



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Aanwijzing Luchtvaartterrein Rotterdam Airport

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport**

24 november 2009 / rapportnummer 1661-97





## 1. OORDEEL OVER HET MER

De exploitant van luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, wil een wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone. De exploitant geeft aan dat de wijziging noodzakelijk is vanwege drie onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden:

- De gecertificeerde berekeningsmethode, die bij de handhaving wordt gebruikt, geeft andere rekenresultaten dan de rekenmethode, die is gebruikt bij het vaststellen van de geluidszone. De gebruikruimte die in de aanwijzing is vastgesteld, blijkt kleiner te zijn dan destijds was beoogd.
- In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen dan bij het vaststellen van de aanwijzing werd gedacht. Hierdoor is de geluidsbelasting anders verdeeld dan voorzien.
- Bij het vaststellen van de aanwijzing was niet voorzien dat vliegveld Valkenburg zou sluiten en dat het vliegverkeer zou worden overgeheveld naar luchthaventerrein Rotterdam.

Voor het wijzigen van de aanwijzing wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.)-en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen. Het opgestelde milieueffectrapport (MER) is op verzoek van het bevoegd gezag getoetst door de Commissie m.e.r.<sup>1</sup>.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. De overwegingen ten aanzien van de opbouw van de alternatieven zijn helder beschreven. De verschillen tussen de diverse alternatieven zijn gering. De milieueffecten van de verschillende alternatieven zijn mede door de wijze van presenteren niet eenvoudig te vergelijken (zie § 2.2).

Ook rondom Rotterdam Airport vinden er veel ontwikkelingen plaats, die tot versterking of cumulatie van bepaalde effecten kunnen leiden. Mogelijk is dit pas relevant in een volgende (m.e.r.)procedure. Echter, als deze ontwikkelingen al relevant zijn voor de periode waarvoor het voorliggende besluit wordt genomen, vraagt dit punt nog verdere uitwerking (zie § 2.3).

De samenvatting is prettig leesbaar.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

## 2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

### 2.1 MMA

Het is niet duidelijk in hoeverre de MMA-maatregelen ten aanzien van stille vliegtuigen al in werking zijn, of van welke al voorgenomen is deze toe te passen.

Verder plaatst de Commissie een kanttekening bij de in het MER aangegeven beperkingen om de effecten van stille vliegtuigen rekentechnisch goed te kunnen vast stellen. De Commissie ziet deze beperking met name gerelateerd aan

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*.

het gebruikte rekenmodel en vraagt zich af of een moderner rekenmodel, zoals INM 7.0, wellicht geschikter zou zijn om deze effecten in kaart te brengen.

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) bevat ondermeer twee **maatregelen op OV gebied**. Over deze OV-maatregelen zegt het MER (blz. 96-97) dat ze ingevoerd zijn of worden. Het betreft hier de airportshuttle naar de Randstadrail en de upgradering van buslijn 33. De Commissie is van mening dat deze maatregelen kennelijk zodanig autonoom zijn dat het effect ervan niet (exclusief) aan het MMA kan worden toegerekend. Het effect doet zich immers ook voor bij de andere alternatieven. De Commissie is ook van mening dat het MMA ambitieuzer had kunnen zijn op het punt van het beperken van de autogebruik. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden vertaald in verhoging van de parkeertarieven, verhoging van de frequentie van de airportshuttle om wachttijden te reduceren en daarmee de aantrekkelijkheid te vergroten, het ondersteunen van shuttlediensten vanuit andere plaatsen in de regio naar de luchthaven en het bevorderen van OV gebruik door werknemers van de luchthaven.

- De Commissie adviseert om voor de verdere besluitvorming de genoemde mogelijkheden op haalbaarheid en doorwerking te onderzoeken.

In het MMA wordt de **inzet van bomen voor het afvangen van fijn stof en NO<sub>2</sub>** als "haalbare en effectieve" maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit genoemd. Op basis van een TNO-rapport schat het MER de mogelijk positieve effecten van groen bijzonder hoog in. Een onderbouwing hiervoor ontbreekt. De Commissie is van mening dat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de precieze effecten van een dergelijke maatregel betrouwbaar te berekenen. Het MER gaat verder voorbij aan de waarschuwing van TNO voor mogelijk negatieve effecten van beplanting op de luchtkwaliteit. De Commissie wijst erop dat de Regeling beoordeling luchtkwaliteit geen ruimte biedt voor de inzet van groen als maatregel. Ook al zou een model een positief effect van groen op de luchtkwaliteit voorspellen, dan kan dat effect formeel niet in rekening worden gebracht. Daarom zou de inzet van groen volgens de Commissie geen onderdeel van het MMA moeten uitmaken, ook al worden er geen kwantitatieve effecten aan deze inzet gekoppeld.

## 2.2

### Geluid

Het geluidrapport bevat een grote hoeveelheid kaarten en tabellen. Het geeft daardoor een indruk van grote compleetheid; de inzichtelijkheid blijft daarbij achter. De verschillen tussen de opeenvolgende varianten zijn vaak erg klein hetgeen de vergelijking tussen de effecten van de verschillende varianten bemoeilijkt. Temeer omdat er door de beperkingen van het gebruikte rekenmodel mogelijke effecten niet goed in kaart gebracht kunnen worden.

- Er is in dit MER gerekend op basis van op een standaard wijze gegenereerde grondpaden. De Commissie beveelt aan bij verdere besluitvorming en handhaving uit te gaan van de werkelijk bevlogene grondpaden, beschikbaar uit radarbeelden.

- Uit het MER is – zij het niet eenvoudig - op te maken dat gerekend is met een 20% meteo-marge. De Commissie beveelt aan om bij verdere besluitvorming een onderbouwing te leveren voor de keuze van deze 20%.

De kleine (< 6 ton), niet volgens IFR vliegende toestellen kennen een eigen geluidzone, de BKL geluidzone. Deze zone hoeft niet te worden aangepast, en om die reden wordt er in het MER geen aandacht aan gegeven. Dat wil zeggen dat er geen geluidcontour in het rapport te vinden is voor dit type verkeer. Daarmee ontbreekt inzicht in het belang van het BKL verkeer.

Het BKL verkeer is wel in de gecumuleerde kaart opgenomen. De Commissie is van mening dat het beter zou zijn geweest als het BKL verkeer expliciet in kaart was gebracht, naast het grote verkeer en het kleine IFR verkeer. Ten eerste omdat het in de beleving van de omwonenden alle aan Rotterdam Airport gerelateerd vliegverkeer bevat, ten tweede omdat uit reacties in gelijksoortige situaties is gebleken dat met name het kleine, voor recreatiedoeleinden gebruikte vliegverkeer een significant hogere hinder tot gevolg heeft, dan regulier verkeer met hetzelfde geluidniveau.

## 2.3 Toekomstige ontwikkelingen

In het MER is naast de benodigde informatie voor het voornemen, ook een doorkijk gegeven naar de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport. Dit is gedaan door het in beeld brengen van alternatief 5, de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport als regionale zakenluchthaven.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met ontwikkelingen die tot versterking van bepaalde effecten leiden of cumulatie van effecten. Die ontwikkelingen betreffen met name de toekomstige verdubbeling van de Doenkade en mogelijk ook nog de aanleg van de A13/16. Met deze wegprojecten wordt de bereikbaarheid van de luchthaven over de weg flink verbeterd. Men kan daardoor in de toekomst niet uitgaan van een gelijkblijvende keuze voor de auto als vervoermiddel (momenteel circa 80% van de reizigers). In het MER A13/16 wordt er bovendien van uitgegaan dat tot 2020 de autokosten naar verhouding met circa 10 % dalen en de OV kosten met ruim 10% stijgen. Dit ten gunste van een keuze voor de auto. Beide punten maken dat het waarschijnlijk is dat het aandeel OV daalt en het aandeel auto toeneemt, als niet de aantrekkelijkheid van het OV significant beter wordt.

Voorts is door de aanleg van de wegprojecten te verwachten dat de geluidsproductie sterk toeneemt aan de noord- en oostzijde van de luchthaven.

De kruising van de A13/A16 met de Randstadrail en de HSL in de zogenoemde Vlinderstrik, en de hiermee verbonden risico-contour lijkt te vallen binnen de  $10^{-6}$  PR risicocontour van de luchthaven. Deze mogelijke interferenties vereisen aandacht.

In de toekomst is uitbreiding van het woongebied van Bergschenhoek voorzien in westelijke richting, evenals direct aansluitend aan de zuidzijde van de luchthaven in Park Zestienhoven. Met name de geplande uitbreiding van Bergschenhoek leidt tot een mogelijke interferentie met de risico- en geluidcontouren van de luchthaven.

■ De Commissie gaat ervan uit dat geschetste toekomstige ontwikkelingen, in samenhang met de ontwikkeling van Rotterdam Airport op langere termijn in een eventuele volgende (m.e.r.)procedure aan de orde komen. Als de geschetste ontwikkelingen al relevant zijn voor de periode waarvoor het voorliggende besluit wordt genomen, adviseert de Commissie om in de huidige besluitvorming nader op deze punten in te gaan.

## 2.4 Luchtkwaliteit

In het MER-deelrapport "Emissies en luchtkwaliteit" van juni 2008 staat dat de bijdrage van het vliegverkeer met het "Nieuwe Nationale Model (NNM)" is berekend. Van het NNM bestaan slechts twee commerciële implementaties (STACKS van KEMA en PluimPlus van TNO), die deelnemen aan de consen-

susdiscussie rond het NNM en ook door het ministerie van VROM zijn beoordeeld. In het stuk "Actualisatie berekeningen luchtkwaliteit" van augustus 2009 wordt gesteld dat met een door Adecs zelf ontwikkeld model is gerekend, gebaseerd op het NNM. Omdat het model van Adecs niet is beoordeeld, zijn de kwaliteit van het model en verhouding tot de geaccepteerde NNM-modellen niet bekend.

Uit het MER komt helder naar voren dat de luchtvaartbijdrage aan de luchtkwaliteit gering is. Op blz. 15 van de actualisatie staat bijvoorbeeld: "De bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> is voor de alternatieven 1 en 4c net buiten de luchthaven afgenomen tot respectievelijk ongeveer 0,5 µg/m<sup>3</sup> en 0,7 µg/m<sup>3</sup>". Maar het gebied is al zwaarbelast. Veel insprekers zijn bezorgd over de vele bronnen voor luchtvervuiling (naast geluidsoverlast) in de regio rondom Rotterdam Airport. Omdat Rotterdam wat betreft luchtkwaliteit (NO<sub>2</sub>) net boven de grenswaarde zit is de vraag gerechtvaardigd of het luchtkwaliteitsmodel en de daarmee gegenereerde getallen kloppen.

■ De Commissie adviseert bevoegd gezag om helderheid te verschaffen in de kwaliteit van het door Adecs gebruikte luchtkwaliteitsmodel en aan te geven hoe het zich verhoudt tot de geaccepteerde NNM-modellen<sup>2</sup>. Indien de kwaliteit van het model en de gehanteerde aannames niet eenduidig kunnen worden vastgesteld, adviseert de Commissie om de effecten op de luchtkwaliteit opnieuw door te rekenen met een breed geaccepteerd model.

De conclusie in het stuk "Actualisatie berekeningen luchtkwaliteit" van augustus 2009, dat het verschil tussen varianten 1 en 4 aanzienlijk kleiner is dan in het MER van 2008, is vooral het gevolg van andere uitgangspunten in de berekening, met name voor stikstofdioxide. Waar eerst alle geëmitteerde stikstofoxiden (NO en NO<sub>2</sub>) als stikstofdioxide werden beschouwd, doet de actualisatie dit niet. In de actualisatie wordt alleen met de geschatte feitelijke uitstoot van stikstofdioxide gerekend, die aanzienlijk lager is dan de uitstoot van alle stikstofoxiden. Dit laatste is vermoedelijk realistischer, maar het maakt een vergelijking van de resultaten uit 2008 en 2009 lastiger.

Het MER vergelijkt alle effecten op de luchtkwaliteit van de verschillende varianten op dat punt in het studiegebied waar de hoogste concentratie wordt verwacht. Dit punt ligt voor NO<sub>2</sub> bij de kruising van de A13 en de Doenkade. Door de gekozen wijze van vergelijken, enkel gericht op normoverschrijding, spelen effecten op de luchtkwaliteit in andere delen van het studiegebied geen rol in de afweging. Niet uitgesloten kan worden dat deze effecten voor het milieu en de gezondheid relevant zijn.

■ De Commissie adviseert om voor de besluitvorming aanvullend inzicht te verschaffen in de effecten van blootstelling aan luchtkwaliteit boven zowel als onder de grenswaarden.

## 2.5 Route modellering

De onderbouwing van de gewijzigde en toegenomen landingsroutespreiding als gebruikt voor de bepaling van de externe veiligheid is beperkt. De afleiding is gebaseerd op een specifieke situatie in Maastricht. Onduidelijk en niet onderbouwd is of dit voor Rotterdam Airport toepasbaar is.

---

<sup>2</sup> Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de suggesties voor verbetering van de modellering van de luchtkwaliteit bij luchthavens uit het toetsingsadvies over het MER voor de korte termijn 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' (Commissie m.e.r., 22 november 2007, rapportnummer 1794-518).

Niet helder is of dit ook overeenkomt met de verkleinde spreiding in de routes voor geluid, die gebaseerd zijn op de radarbeelden.

- De Commissie adviseert om in de monitoring te evalueren in hoeverre de gekozen routemodellering voor externe veiligheid een goede beschrijving is van de vliegpraktijk bij Rotterdam Airport.

## 2.6 Groepsrisico en populatiegegevens

Omdat het aantal nachtvluchten zeer klein is in vergelijking met het aantal vluchten overdag, zal de nacht slechts een geringe bijdrage leveren aan het groepsrisico. De Commissie kan dan ook instemmen met het feit dat voor de groepsrisicoberekening een zelfde verdeling van de bevolking is gebruikt voor de dag en de nacht. De verdeling over woningen, kantoren, fabrieken, ziekenhuizen en scholen moet dan wel representatief zijn voor de dagsituatie. Op dit ogenblik is niet duidelijk hoe het bevolkingsbestand is opgebouwd. Zo is onbekend of er alleen rekening gehouden wordt met bewoners en werknemers of ook met patiënten en leerlingen. Het niet meenemen van patiënten en leerlingen zal bijvoorbeeld leiden tot een onderschatting van het groepsrisico, terwijl aannemen dat alle bewoners overdag aanwezig zijn tot overschatting van het groepsrisico zal leiden.

Zonder inzicht in de lokale situatie is het niet in te schatten of het groepsrisico onderscheidend zal zijn voor de verschillende alternatieven. Als bijvoorbeeld in het ene alternatief wel over een school wordt gevlogen en in het andere niet, zal dit tot verschillen in groepsrisico leiden. Een eenduidige beschrijving en onderbouwing van het bevolkingsbestand is dus essentieel om te weten of de analyse dit ook zal laten zien.

- Voor de volledigheid en betrouwbaarheid van de informatie beveelt de Commissie aan om beter en vollediger te onderbouwen hoe het gekozen bevolkingsbestand afdoende alle voor het groepsrisico relevante verschillen tussen de alternatieven zichtbaar maakt, en om aanvullende berekeningen uit te voeren voor situaties waarin dit niet het geval is.

## 2.7 Traumahelikopters

In de inspraakreactie van het Erasmus MC wordt aangegeven dat nachtelijke vluchten van traumahelikopters niet in de geluidsberekeningen zijn meegenomen, terwijl deze vanaf najaar 2010 wel zullen worden uitgevoerd. Berekeningen zouden daarmee mogelijk niet kloppend zijn.

- De Commissie adviseert in de verdere besluitvorming helderheid te verschaffen over de (nachtelijke) vluchten van traumahelikopters en effecten daarvan.





## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER**

**Initiatiefnemer:** Rotterdam Airport BV

**Bevoegd gezag:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** op grond van de Luchtvaartwet

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C6.1

**Activiteit:** wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Staatscourant nr. 196 van 10 oktober 2005

ter inzage legging startnotitie: 11 oktober tot en met 9 november 2005

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 10 oktober 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 december 2005

richtlijnen vastgesteld: 27 januari 2006

kennisgeving MER in Staatscourant van 31 augustus 2009

ter inzage legging MER: 1 september tot en met 12 oktober 2009

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 28 augustus 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 24 november 2009

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. G.J. van Blokland  
prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden  
ir. N.G. Ketting (voorzitter)  
drs. M.P. Laeven (secretaris)  
ir. C.M. van Luijk  
dr. J. Wesseling

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. M.V. Brongers, Rotterdam
2. V.F. Conings, Delft
3. P.W. de Jong, Waddinxveen
4. J. de Mooij, Bergschenhoek
5. A.A.J. Driessen, Zevenhuizen
6. F.P.E. Hubel, Vlaardingen
7. C.F. Roessen, Rotterdam
8. C. Romeyn, Nieuwerkerk aan den IJssel
9. K. Poot, Vlaardingen
10. H.M. Heukels, Rotterdam
11. A.L. Hollemans, Bleiswijk
12. T.R. Verkaik, Rotterdam
13. K.H. Brandsen, Bergschenhoek
14. P.M. van der Burg, Bleiswijk
15. H.W. Ellens, Bleiswijk
16. P.G. Wilde- van de Steene, Berkel en Rodenrijs
17. 53 eensluitende reacties, Rotterdam
18. B. van Holst, Capelle aan den IJssel
19. M.A.S. Botter, Berkel en Rodenrijs
20. A.G. Stevense, Rotterdam
21. R.E.I. Steen, Rotterdam
22. J.E. de Boer, Rotterdam
23. W. van der Meer, Schiedam
24. J. Sterk, Schiedam
25. vertrouwelijk
26. J.C. Rutteman en C. de Visser, Rotterdam
27. Vereniging Bedrijven Schiebroek, Rotterdam
28. College B&W gemeente Vlaardingen, Vlaardingen
29. College B&W gemeente Lansingerland, Berkel en Rodenrijs
30. M. de Vek, Bergschenhoek, lijst met 23 handtekeningen
31. A.J.M. van der Burg, Berkel en Rodenrijs
32. Universitair Medisch Centrum Erasmus, Rotterdam
33. Belangenvereniging Huiseigenaren Tanthof Delft, Delft
34. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, Rotterdam
35. 2 eensluitende reacties, Rotterdam
36. E.J. Pothof-Kooi, Berkel en Rodenrijs
37. I.V.M. Pothof, Berkel en Rodenrijs
38. GroenLinks Schiedam, Schiedam
39. T. Ribbrock, Berkel en Rodenrijs
40. A. Bruining, Delfgauw
41. P.F. Danser, Rotterdam
42. R. Lavèn, Berkel en Rodenrijs
43. E.E. Cornelisse, Bergschenhoek
44. J. Kroon, Bergschenhoek
45. M.T. Paassen, Bergschenhoek
46. G.A. van der Hoof en J.P. van der Hoof-van der Kooij, Rotterdam
47. 3 eensluitende reacties, Rotterdam
48. College van B&W gemeente Midden-Delfland, Schipluiden
49. P.J. Speelman, Rotterdam
50. College van B&W gemeente Pijnacker-Nootdorp. Pijnacker
51. F.P. Maal, Rotterdam
52. A. van der Laan, Schiedam
53. S.F.M. Sinnecker, namens Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast, Rotterdam
54. Audiomagic, Bergschenhoek
55. P.A. van Willenswaard, Bergschenhoek
56. G.M. Meershoek, Rotterdam
57. H.M. van Rees, Schiedam
58. Werkgroep Rotterdam Airport wijkvereniging Kethel-oost, Schiedam
59. Vereniging Tegen Milieubederf in en om het Nieuwe Waterweggebied, Rotterdam, mede namens: Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand (VNMN), St. Gezond Overschie en St. Natuur- en Milieuwacht, Berkel en Rodenrijs

60. Samenwerkende Bewonersorganisatie Schiebroek, Rotterdam
61. C.S.M. van de Kooij en B. van de Kooij van Willigen, Rotterdam
62. J. Bijloo en J.E. Bijloo-Zwaneveld, Rotterdam
63. R. Mentink, Rotterdam







**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Aanwijzing Luchtvaartterrein Rotterdam Airport**

De exploitant van luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, wil een wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone. Voor het wijzigen van de aanwijzing wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2885-9



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht  
T 030 - 234 76 66  
F 030 - 233 12 95  
E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

